

Communiqué de presse du 7 août 2006

Déconstruction de navires, *l'ex-France* à Alang : silences honteux !

La confirmation du ferrailage (*scrapping*) du *Blue Lady* (*ex-Norway, ex-France*) dans le chantier d'Alang en Inde, celui-là même qui devait recevoir *l'ex-Clemenceau*, devrait ou aurait logiquement dû être un coup de tonnerre dans le ciel bleu du mois d'août. Le *Blue Lady* contiendrait en effet environ 900 tonnes d'amiante et n'aurait fait l'objet d'aucune préparation, d'aucun enlèvement préalable de l'amiante friable, d'aucun programme de formation puis d'assistance technologique fourni par les vendeurs...

Mais la torpeur de l'été, complice de tous les « oublis », est vraiment bienvenue pour les bons esprits, cyniques ou abusés, qui ont naguère dénoncé le scandale imaginaire du *Clem* au lieu de féliciter la France pour l'action pionnière menée alors par la Marine nationale en matière de déconstruction de navires en fin de vie (rappelons que le *Clem* contenait environ 120 tonnes d'amiante à son « neuvage », dont une bonne partie fut enlevée ou neutralisée avant son départ pour Alang, tandis que tout un programme d'accompagnement et de transfert de technologie avait été mis au point sur tous les plans entre les parties).

Comparant la discrétion actuelle avec les campagnes inouïes et gravement mensongères et calomnieuses (à l'égard de la France) menées il y a peu, on en veut en particulier :

- aux organisations (ONG) qui ont drapé leur cynisme et leur partialité militante ou politique sous le langage totalement dévoyé de la vertu écologique (Greenpeace bien sûr mais aussi quelques autres).
- à ces médias qui ont naguère relayé sans états d'âme les communiqués mensongers des dites organisations, et qui s'exonèrent aujourd'hui à bon compte en mentionnant du bout de la plume et dans quelque honteux entrefilet de bas de page le ferrailage de *l'ex-France*.

En fait tout cela ne serait pas trop grave si, au travers de ce nouvel avatar du « politiquement correct » immédiatement dénoncé par l'Institut Français de la Mer (IFM), ne se trouvaient ridiculisées que la bonne conscience ou l'hypocrisie également coupables des donneurs de leçon d'alors.

Or le problème est bien plus grave. Il est en effet qu'au travers de cette triste histoire ont été bafoués et fragilisés, de manière parfois irréversible, des valeurs et des organisations humaines ou corps de l'État qui non seulement ne méritaient pas cette indignité, mais en plus

œuvraient pour l'intérêt général, et surtout valaient d'être enfin reconnus. Et là on songe pêle-mêle :

- à l'Etat et à la Marine bien sûr, qui au moins en cette circonstance avaient fait leur devoir, mais n'avaient plus aucune chance de le démontrer ou de recueillir les fruits de leur travail,
- au contribuable qui a financé surcoûts et allers-retours techniquement et éthiquement inutiles mais effectivement imposés à la France pour des raisons politiques et d'image devenues incontournables,
- au tiers-monde asiatique et à l'Inde, que l'on a méprisés sans vergogne, que ce soit au niveau des chantiers, de leurs centaines de milliers de travailleurs, de la Cour suprême indienne (dont il serait d'ailleurs malvenu aujourd'hui de contester la décision concernant *l'ex-France* même si elle démontre a posteriori l'irrationalité absolue de la campagne anti-Clem),
- aux professionnels et aux institutions, comme l'association Robin des Bois ou l'IFM, qui courageusement se sont battues sans autre but que celui que soit prise en compte la vérité des efforts novateurs de notre pays,
- à la tâche alors infligée à notre drapeau au mépris de tout travail sérieux d'enquête et d'analyse par ceux qui en font profession.

Mais maintenant c'est l'avenir qui compte, et l'IFM, conforme à ce qu'il a toujours dit, tient à alerter toutes les autorités concernées sur deux aspects essentiels :

- Il est primordial que la France et l'Europe, qui travaillent avec raison sur la notion de filière européenne « incitative » de déconstruction de navires, le fassent sans égoïsme ni arrogance et n'oublient pas l'enjeu que constitue - pour une mondialisation vertueuse dans le cadre d'un vrai dialogue Nord - Sud - la reconnaissance de l'importance, de l'efficacité et des qualités au moins potentielles des pays actuellement « déconstructeurs », et ce y compris sur les plans humain et de l'environnement. C'est en fait toute la problématique de ce que doit être une filière de déconstruction au niveau « mondial », améliorée mais ne dépouillant pas les pays en développement de ce marché à forte main d'œuvre et faible valeur ajoutée.
- Étant entendu naturellement que si, à un stade ou à un autre, une telle filière suppose des pôles européens, ou une coopération plus active, équilibrée et économiquement viable entre opérateurs de nos pays et chantiers du tiers-monde devenus à la fois incontournables et incontestables, alors les excellents professionnels et experts français doivent absolument être parties prenantes, au premier rang, d'une telle évolution.